IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI INFRASTRUKTURY (NR 96)**
- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO I POLITYKI REGIONALNEJ (NR 62)**

z dnia 6 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 96)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 62)

6 maja 2021 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka oraz ministra finansów, funduszy i polityki regionalnej Tadeusza Kościńskiego informacji, które z postulatów przedstawionych podczas prowadzonych konsultacji społecznych zostały uwzględnione podczas formułowania komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" w „Krajowym planie odbudowy".

W posiedzeniu udział wzięli: **Waldemar Buda** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Janiak** zastępca dyrektora Departamentu Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich, **Adrian Furgalski** przewodniczący zarządu Railway Business Forum.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki, Sławomir Jakubczak, Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. W szczególności witam panów ministrów: Waldemara Budę, sekretarza stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, który będzie łączył się z nami zdalnie, oraz pana ministra Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam dyrektorów i zastępców dyrektorów departamentów ministerstw. Witam również pana Bartłomieja Zydla, reprezentującego Związek Powiatów Polskich, a także panią Małgorzatę Wielebę-Walicką, radcę prawną Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" oraz pana Adriana Furgalskiego ze Związku Doradców Gospodarczych TOR, który będzie łączył się z nami zdalnie.

Szanowni państwo, posiedzenie zostało zwołane na wniosek grupy posłów i przekazane do Komisji w dniu 12 kwietnia. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałka Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przypominam też, że linki z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały przesłane posłom i zaproszonym gościom przez sekretariaty obydwu Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabrania głosu proszę o wdzwanianie się do systemu wideokonferencyjnego. Za jego pośrednictwem możliwe jest zgłoszenie się do zabrania głosu w dyskusji. Jednocześnie przypominam, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia

do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zwracam się do państwa posłów uczestniczących zdalnie o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali proszę o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w próbnym głosowaniu sprawdzającym kworum. Proszę bardzo, jesteśmy już gotowi, sprawdzamy kworum. Stwierdzam kworum, ale jeszcze nie wyłączamy, nadal jest możliwość wciśnięcia odpowiedniego przycisku, żeby zaznaczyć swoją obecność.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury oraz ministra finansów, funduszy i polityki regionalnej informacji, które z postulatów przedstawionych podczas prowadzonych konsultacji społecznych zostały uwzględnione podczas formułowania komponentu E „Zielona, inteligentna mobilność" w „Krajowym planie odbudowy".

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Zwrócono mi uwagę, że w tej chwili pan minister Waldemar Buda uczestniczy równolegle w posiedzeniu Komitetu Stałego Rady Ministrów i jak przyjdzie, to zapewne zabierze głos. Teraz oddam głos panu ministrowi Grzegorzowi Witkowskiemu. Zapraszam, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dzień dobry państwu. Witam serdecznie. Pod nieobecność pana ministra Budy postaram się w krótkim wystąpieniu przybliżyć państwu zarys horyzontalny naszych projektów, ale przede wszystkim wyniki naszych konsultacji i wysłuchania publicznego.

„Krajowy plan odbudowy i zwiększenia odporności" to dokument programowy składający się z pięciu podstawowych komponentów stanowiących elementy wspierania gospodarki pocovidowej, aby jak najszybciej wyjść z kryzysu spowodowanego przez COVID-19. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego ustanawiające instrument Recovery and Resilience Facility określa sztywne zasady, które obowiązują przy tworzeniu i realizacji KPO. Kwestie związane z ochroną klimatu muszą stanowić 37% całej alokacji KPO, w tym również są zapisane cele klimatyczne, związane z elektromobilnością, zieloną energią. Natomiast 20% powinno zostać zalokowane na cele związane z cyfryzacją. Aby zapewnić realizację tych celów, zostały określone wskaźniki, zarówno klimatyczne, środowiskowe, jak i cyfrowe. Zapisy tego rozporządzenia zawierają ściśle określone ramy czasowe realizacji tych reform, inwestycji – od lutego ubiegłego roku do końca sierpnia 2026 r. To jest powód, dla którego preferowane są inwestycje będące w zaawansowanym stadium przygotowania. Ich realizacja zakończy się w wyżej wymienionym czasie. Dlatego było to podnoszone na etapie konsultacji z samorządami i przedsiębiorcami. Wszyscy wiedzieli, jakie są zasady nie przez nas zastosowane, ale myślę, że wszyscy się zgadzamy, że są w miarę uczciwie postawione i służą szybkiej realizacji tych celów.

Komponent E, o którym mam mówić, to jest „Zielona, inteligentna mobilność". Jest on poświęcony szeroko rozumianemu sektorowi transportu, na którego realizację przeznaczono prawie 7 mld euro w grantach i 700 mln euro w pożyczkach. To jest gigantyczny zastrzyk gotówki, grantów i pożyczek. O montażu finansowym będzie mówił minister Buda, natomiast ja postaram się przybliżyć dokładnie zakres, za który odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Chciałbym też powiedzieć, że to świadczy o bardzo ważnej roli, jaką Unia Europejska poświęca całemu sektorowi transportu w odbudowie i zwiększaniu odporności gospodarki po pandemii, nie tylko Polski, ale i Europy. Przypominam państwu, że transport, z wyjątkiem transportu morskiego, najbardziej ucierpiał przez ostatni rok. Chodzi o transport ludzi i towarów. Dlatego dużą rolą Komisji Europejskiej i rządów jest pomoc przewoźnikom, armatorom, spedytorom, centrom magazynowym, spedycyjnym i logistycznym w powrocie do normalności.

W ramach komponentu „Zielona, inteligentna mobilność" zaplanowano trzy podstawowe reformy. Przede wszystkim to jest wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, czyli elektromobilność, na którą planuje się przeznaczyć 2,245 mld euro z części dotacyjnej oraz 200 mln euro z części pożyczkowej. W ramach tej reformy planujemy zainwestować w wymianę lub dostarczenie zeroemisyjnego taboru w miastach oraz w ich obszarach funkcjonalnych, czyli aglomeracjach, metropoliach, aby objąć nie tylko duże miasta, ale również przy tej okazji dokończyć reformę. Chcemy, aby transport

metropolitarny z tzw. sypialni dużych miast do centrów, pracy, szkoły, szpitala odbywał się w transporcie zrównoważonym, zeroemisyjnym, abyśmy mogli wykorzystać elektromobilność w jak największym zakresie. Mówiąc wprost, aby pod strzechy trafił również transport elektromobilny. Co to znaczy dostarczenie taboru zeroemisyjnego? Przede wszystkim to są pojazdy, urządzenia hybrydowe, napędzane na LPG, LNG i CNG i spełniające normę Euro 6. Poza inwestycjami w tabor przewiduje się również inwestycję w infrastrukturę zasilania taboru paliwami alternatywnymi.

Po drugie, zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, na który planuje się przeznaczyć 3,5 mld euro z części dotacyjnej oraz 500 mln euro z części pożyczkowej. W ramach tej reformy Ministerstwo Infrastruktury zamierza zrealizować inwestycje w linie kolejowe krajowe i regionalne, przede wszystkim z uwzględnieniem środków na dokumentację projektową dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale nie tylko – również inwestycje samorządowe, ponieważ one wymagają dużych nakładów. Tabor kolejowy: 50% krajowy, 50% regionalny i POLREGIO – finansowanie z części pożyczkowej.

Trzecia reforma w ramach „Zielonej, inteligentnej mobilności" to jest zwiększenie bezpieczeństwa transportu, który cały czas, mimo dużych postępów, w porównaniu do sytuacji sprzed 20 lat, ciągle kuleje i nadal jest bardzo wiele do poprawy. Na tę reformę planujemy przeznaczyć ponad 1 mld euro z części dotacyjnej. W ramach wyżej wymienionej reformy resort infrastruktury zamierza realizować inwestycje w bezpieczeństwo transportu nie tylko kolejowego, ale również drogowego: obwodnice, przebudowa skrzyżowań, przejazdów drogowo-kolejowych, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych oraz cyfryzację transportu – nowoczesne systemy sterowania ruchem kolejowym i monitoring transportu drogowego. Można powiedzieć, że przyspieszamy z tym, z czym mieliśmy kłopoty przez długi czas, chociaż rozpędzaliśmy się z każdym rokiem, od kiedy wstąpiliśmy do Unii Europejskiej, ale teraz mamy szansę nabrać dużego przyspieszenia. Tematem posiedzenia Komisji są wyniki konsultacji, to wszystko wybrzmiewało na etapie konsultacji.

Jeśli chodzi o transport w „Krajowym planie odbudowy", to „Zielona, inteligentna mobilność" w sumie opiewa na 7,5 mld euro. To są duże pieniądze. Przede wszystkim – transport kolejowy, bezpieczeństwo i zeroemisyjny transport, tabor kolejowy, autobusowy i szynowy. Jeśli chodzi o tabor autobusowy, Ministerstwo Klimatu i Środowiska jest gospodarzem tego projektu, tak samo jak Funduszu Niskoemisyjnego. Fundusz Niskoemisyjnego Transportu wynosi ponad 1 mld euro, podobnie tabor autobusowy. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, czyli obwodnice i niebezpieczne miejsca, to jest 700 mln euro, cyfryzacja – 300 mln euro. Chcę zwrócić uwagę na tabor kolejowy regionalny, czyli 500 mln euro. To jest ponad 2 mld zł, które mogą trafić do samorządów. Państwo pamiętają, że jesteśmy na początku tej drogi. Niezwykle ważny jest transport intermodalny, który od 15 lat święci triumfy i zadomowił się w Polsce. Pamiętam 20 lat temu, gdy byliśmy na początku drogi, rozmawialiśmy na temat transportu intermodalnego i budowania sieci połączeń. Wszyscy mówili, że to są mrzonki i fantasmagorie. Ale to zadziałało i musimy dalej przeznaczać duże pieniądze na usuwanie wąskich gardeł w transporcie intermodalnym. Na to jest przeznaczone 175 mln euro.

Szanowni państwo, na początek mam tyle do powiedzenia, jeśli chodzi o rolę transportu w „Krajowym planie odbudowy". Cieszę się bardzo z decyzji Sejmu RP, aby te pieniądze uruchomić i pracować dalej nad ich wykorzystaniem. Dziękuję również panu Waldemarowi Budzie za przychylne spojrzenie na nasze projekty, ponieważ, jak powiedziałem, trzeba patrzeć w szerszym horyzoncie czasowym, na całą Europę. Transport lotniczy, morski i kolejowy nie odbywa się bowiem na terenie jednego kraju, nawet jednego regionu, ale w obrębie całej Unii Europejskiej. To jest system połączeń kolejowych, drogowych, morskich, lotniczych. To jest tak pomyślane, aby holistycznie podejść do złożoności problemu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. W międzyczasie pojawił się pan minister Waldemar Buda. Panie ministrze, czy chciałby pan jeszcze dopełnić informację, którą sformułował pan minister Witkowski?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Waldemar Buda:

Witam państwa bardzo serdecznie. Przepraszam za lekkie opóźnienie, ale uczestniczyłem w Komitecie Stałym Rady Ministrów, który rozpoczął się równolegle. Chciałbym powiedzieć, bo w ten sposób został zarysowany temat dzisiejszego posiedzenia Komisji, jakie dodatkowe elementy zostały uwzględnione podczas konsultacji w stosunku do tego, co prezentowaliśmy 26 lutego w pierwotnym dokumencie.

Muszę państwu powiedzieć, że jakkolwiek w wielu komponentach dochodziło do zmian, które przekładały się albo na brak zmiany kwoty globalnej na komponent albo nawet jego zmniejszenie, tak w przypadku transportu mamy globalne wzrosty w kwocie komponentów wszystkich wiązek, a także mamy znaczące zwiększenia, które wynikały z propozycji samorządów. Przypominam, że pierwsza nasza propozycja nie obejmowała inwestycji w tabor szynowy w miastach. Tutaj było zwrócenie uwagi dużych miast w zakresie linii i taboru tramwajowego. Wyszliśmy naprzeciw oczekiwaniom i zaproponowaliśmy wprowadzenie elementu na poziomie finansowym 200 mln euro. Ponadto zwiększyliśmy część dotyczącą linii kolejowych z 2 mld euro do 2,392 mld euro. To jest znaczący wzrost, bo mówimy o kwotach w euro, więc to oznacza ponad 1,5 mld zł, i to jeszcze w części grantowej.

I to, co stanowiło największą dyskusję – otrzymaliśmy kilka tysięcy uwag w ramach „Krajowego planu odbudowy”. Kilkaset dotyczyło taboru kolejowego dla kolei regionalnych. To było największe zaskoczenie, że była duża dyskusja na ten temat. We wstępnej propozycji naliczyliśmy 400 mln euro dla Intercity i kolei regionalnych łącznie, bez podziału dywersyfikacyjnego między tymi podmiotami, gdzie tutaj mamy linie krajowe, a tam regionalne. Summa summarum mamy wnioski, że dzisiaj łącznie na kolej regionalną i Intercity mamy wyłącznie 1,5 mld euro, w tym 965 mln euro jest w części dotacyjnej, a 500 mln euro w części pożyczkowej. Zatem można powiedzieć, że mamy skok rewolucyjny. Chyba nie było tak dużego w żadnej innej wiązce jak w komponencie kolejowym.

Spotkałem się ze wszystkimi przedstawicielami kolei regionalnych, POLREGIO, ale również tzw. marszałkowskich. Po pierwsze, skala potrzeb, ale również rola, jaką pełnią te koleje – codzienny transport, dojazd do pracy, podobnie jak kiedyś pełniły autobusy podmiejskie. Dzisiaj taką rolę pełni kolej regionalna, przy czym jest dużo bardziej ekologiczna, niskoemisyjna, komfortowa dla dojeżdżających niż autobusy, które mają już za sobą epokę rozkwitu. W związku z tym, jeżeli dzisiaj ktoś analizuje... Mam nadzieję, że pan prezes Furgalski potwierdzi ocenę, że komponent mobilnej i zielonej komunikacji transportu jest dowartościowany i możemy zrobić poważny krok cywilizacyjny w tym zakresie. Widzę ogromny postęp, jaki te środki mogą przynieść w tym sektorze.

Oczywiście trzeba odnieść się do jednej sprawy. Równie oczekiwane były wzrosty, zmiany w komponencie dotyczącym transportu w zakresie drogownictwa. Tutaj może być pewien niedosyt i uczciwie mogę powiedzieć, że w każdym programie operacyjnym mamy wnioski dotyczące budowania dróg – w programie „Polska wschodnia”, POIŚ, RPO. Wszyscy chcą budować drogi. Wiemy, jaka jest potrzeba i nigdy nie będzie za dużo pieniędzy, pomimo tego, że wydajemy wielokrotnie więcej na drogi lokalne niż dawniej. Kiedyś średnia kwota wynosiła 800 mln zł, teraz jest 3 mld zł.

Niestety mieliśmy ograniczenie, które uniemożliwiło nam większe zainwestowanie w drogi, pomimo naszej woli, ponieważ wszystkie projekty są obciążone regułą, że inwestycje nie mogą szkodzić nadmiernie środowisku. Z tego powodu inwestycje drogowe tylko wyjątkowo mogą być włączone do „Krajowego planu odbudowy”. Mamy tam obwodnice, które powiązane są ze zmniejszeniem zanieczyszczenia w miastach, wyciągnięciem ruchu tranzytowego poza ośrodki miejskie i poprawą bezpieczeństwa. Te formuły pozwoliły nam włączyć niektóre inwestycje drogowe do „Krajowego planu odbudowy”.

Chcę powiedzieć z całą stanowczością, że budowanie dróg jest absolutnie kluczowe. W coraz mniejszym stopniu jest ono uwzględniane w priorytetach Unii Europejskiej, ale to nie znaczy, że nie będzie realizowane w Polsce. Mamy Fundusz Dróg Samorządowych, który jest finansowany ze środków krajowych – taka jest specyfika. W nowym POIŚ zwiększamy środki na kolej, natomiast zmniejszamy na drogi. W związku z priorytetami, które stawia nam Komisja Europejska, będziemy je budować, ale w większym stopniu ze środków krajowych.

To wszystko tytułem wstępu. Bardzo dziękuję za dyskusję. Jeszcze raz przepraszam za lekkie opóźnienie w łączeniu się z państwem na posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, rozpoczynamy dyskusję. Pierwsza zgłosiła się pani poseł Małgorzata Chmiel. Potem panowie posłowie obecni na sali.

Rozpoczynamy od pani poseł Małgorzaty Chmiel. Zapraszam do zabrania głosu.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Dziękuję. Panie ministrze, dziękujemy za tak wyczerpującą informację, natomiast chcę jeszcze dopytać o transport tramwajowy w miastach.

Jak zrozumiałam, to jest 200 mln euro z pożyczek, nie z grantów. To są pieniądze, które wystarczają na 110 tramwajów na całą Polskę. Chcę powiedzieć, że w Polsce jest kilka tysięcy składów. Przykładowo, w Gdańsku mamy 141 tramwajów, w Warszawie – 729, a teraz stolica kupuje jeszcze 210. Chcę tylko pokazać skalę. Pytanie, dlaczego tak mało pieniędzy jest przeznaczonych na tak ważny transport? Wszędzie w krajach europejskich jest stawiany bardzo duży nacisk na tramwaje, na częste przystanki, poruszanie się po małych uliczkach, aby mieszkańcy jak najmniej używali transportu samochodowego. A u nas tak mało pieniędzy jest przeznaczanych na ten cel. To jest jedno moje pytanie.

Drugie pytanie. Oczywiście przejrzałam w KPO podsumowania, ale może od tego czasu coś się zmieniło. Jeśli chodzi o kolej regionalną, to są pieniądze na około 90 składów w całej Polsce – 500 mln euro na zakup taboru. Wydaje się to także niską sumą. Co prawda pan mówił o 2,3 mld euro na modernizację infrastruktury kolejowej, ale rozumiem, że to będą przystanki kolejowe, dworce – tego typu wydawanie pieniędzy. Chcę zapytać, ile takich inwestycji państwo przewidują?

Trzecie pytanie dotyczy obwodnic. Bardzo słusznie, że państwo wpisali obwodnice jako wyprowadzenie ruchu samochodowego z aglomeracji, które jak najbardziej mieszczą się w „Zielonej, inteligentnej mobilności”. Przypominam, że punkt E, o którym mówimy, to jest właśnie jeden z pięciu komponentów KPO. „Zielona, inteligentna mobilność”, na którą stawia Europa, jest bardzo ważna. Mamy „Program budowy 100 obwodnic”, zatem są obwodnice realizowane z naszego krajowego budżetu. W związku z tym, czy państwo już wiedzą, które obwodnice zamierzają wpisać do tego programu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę pana posła Mirosława Suchonia o zabranie głosu.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. To jest oczywiście niezwykle ważny komponent całego programu, ale to jest wyzwanie cywilizacyjne, czyli przełożenie wajchy z dotychczasowego modelu transportu na transport niskoemisyjny w kierunku „Zielonej, inteligentnej mobilności”. To jest niezwykle ważny punkt naszej formacji, czyli Polski 2050.

Przypominam, że w naszym programie „Polska na zielonym szlaku” „Zielona, inteligentna mobilność” ma swoje miejsce, chociażby w kwestii transportu kolejowego. Za chwilę przejdę do tego tematu, natomiast zaproponowaliśmy, aby każda miejscowość do 10 tys. mieszkańców miała połączenie kolejowe. Dzisiaj nie ma takich połączeń. Wydawałoby się, że „Zielona, inteligentna mobilność”, powszechna mobilność związana z priorytetem dotyczącym niskiej emisyjności, powinna trafiać pod strzechy, być jak najbliżej obywatela, bo z tego tytułu rzeczywiście możemy osiągnąć potężny efekt obniżenia wpływu emisyjności na zmiany klimatyczne, ale też na jakość powietrza. Wszyscy wiemy, że nie tyle efekty spalania przyczyniają się do smogu, co sam ruch pojazdów. Zatem to jest wielkie wyzwanie. Transport szynowy powinien być bardzo mocno doceniany.

Na początku pragnę zwrócić uwagę, że dobrą praktyką jeszcze poprzedniej kadencji parlamentu było to, że w przypadku Komisji, które pochylały się nad tematami do analizy, posłowie członkowie Komisji otrzymywali wcześniej informacje. Mogli zapoznać się z informacją, ona była pogłębiana w trakcie posiedzenia Komisji przez przedstawicieli rządu lub innych instytucji, a później dyskusja była oparta na konkretnych danych

przedstawianych na piśmie. Niestety mam poczucie, że w ciągu ostatnich miesięcy dobry obyczaj nie jest respektowany. Wszystko mamy na tzw. gębę, bez pisemnego przedstawienia informacji. Nie chcę doszukiwać się skomplikowanych powodów, ale wiadomo, że trudniej jest bronić tego, co zostało przedstawione na piśmie niż rzucone w eter.

Zatem mam prośbę i gorący apel do pana przewodniczącego, abyśmy powrócili do dobrej praktyki. Jeżeli dochodzi do sytuacji, w której Komisja pochyla się nad istotnym problemem i jest w tym przewidziana informacja rządu lub innych instytucji, chciałbym, żebyśmy jednak otrzymywali informację w formie pisemnej, abyśmy w przyszłości mogli to weryfikować. Zakładam, panie przewodniczący, że to nie jest jedyne posiedzenie, które będziemy poświęcali tej ważnej sprawie.

Dziękuję za informacje, które zostały ustnie przedstawione, i chcę dopytać, ponieważ to jest niezwykle ważny obszar. Panie ministrze, zacznę od końca, czyli kwestii budowy dróg. Oczywiście pełna zgoda, że cele tego funduszu są zupełnie inne, a poza tym ze środków krajowych idzie naprawdę dużo pieniędzy na tę budowę, mogę to potwierdzić. To jest front utrzymywany od wielu lat i to jest oczywiście dobry kierunek.

Natomiast mam pytanie o obwodnice. Czy to będą nowe obwodnice? Czy z tych środków będą finansowane obwodnice, które są w „Programie budowy 100 obwodnic”? To oznaczałoby, że znowu rząd wykonał manewr – najpierw zapowiedział „Program budowy 100 obwodnic” i finansowanie, czyli były przewidziane odpowiednie środki, a teraz, jeżeli zostaną przeniesione do Funduszu Odbudowy, tak naprawdę globalna ilość tych środków zmniejszy się. Rząd nie wyda z części, którą miał do tej pory przewidzianą na ten temat, ona pójdzie w zupełnie innym kierunku albo nie zostanie zrealizowana. Natomiast środki z Funduszu Odbudowy pozwolą rządowi zasypać tę dziurę.

Zatem pytanie, czy to będą nowe obwodnice, czy będzie tak, że z tego funduszu zostanie sfinansowana część z „Programu budowy 100 obwodnic” lub innych, które zostały wcześniej zapowiedziane? Jeżeli rzeczywiście tak się stanie, że ta część zostanie przeniesiona z „Programu budowy 100 obwodnic”, uznam, że wtedy dochodzi do ograniczania środków, które były deklarowane w pierwotnej wersji programu.

Druga sprawa, o którą chcę zapytać. Nie wiem, czy dobrze usłyszałem, że środki pójdą częściowo również na inwestycje Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jeżeli tak, byłbym zdziwiony, ponieważ jednoznacznym efektem powstania CPK będzie wzrost emisji dwutlenku węgla związany z ruchem lotniczym. Rząd prognozuje bardzo duży wzrost ruchu lotniczego związany z powstaniem i uruchomieniem CPK. Co prawda w ciągu dwóch ostatnich lat zeszliśmy ze 100 mln do 80 mln pasażerów na CPK, teraz jest 45, a może nawet 40 mln osób. Niemniej jednak rząd prognozuje, iż w związku z powstaniem CPK ten ruch znacząco wzrośnie. W związku z tym wzrośnie również wielkość emisji.

Pytanie, w jaki sposób rząd zapewnia realizację warunku, czyli brak wzrostu emisyjności w związku z realizacją tego programu ze środków Funduszu Odbudowy? Wydaje się, że to trudno pogodzić, więc proszę o wyjaśnienie, w jaki sposób to jest rozpatrywane? Jeszcze jedno pytanie – jaka jest przewidziana pula środków, która ewentualnie byłaby przeznaczona na prace związane z CPK?

Komponent kolejowy jest niezwykle ważny. Bardzo proszę, aby pan minister uświadomił nas w zakresie inwestycji samorządowej. Po pierwsze, czy jest jakiś kierunek, lista inwestycji? Druga sprawa, jaki będzie udział dotacji, a jaki udział części pożyczkowej, jeżeli chodzi o inwestycje samorządowe? Chodzi mi zwłaszcza o kwestie realizacji remontów linii kolejowych lub ewentualnie powstania nowych. Nie mam wiedzy na temat, czy jakiś samorząd chce budować nową linię, natomiast są takie samorządy, które zamierzają prowadzić remonty. Pytanie, jak to będzie wyglądało?

Chcę również prosić o pogłębienie tematu transportu intermodalnego, bo on został zasygnalizowany w bardzo ogólnym wymiarze, natomiast z punktu widzenia ograniczenia emisyjności ten transport jest niezwykle efektywny. W związku z tym proszę, aby pan minister był uprzejmy przedstawić pogłębioną informację na ten temat. Miałem też nadzieję, że w trakcie tej informacji i w trakcie dzisiejszego posiedzenia Komisji pan minister będzie uprzejmy przedstawić wyniki konsultacji, ale nie na zasadzie, co dodaliśmy, ale jakie były najważniejsze elementy zgłaszane w trakcie tych konsultacji, co zostało uwzględnione? Czego państwo nie uwzględnili, biorąc pod uwagę wartość czy

liczbę zgłoszeń? Jakie były najważniejsze elementy, oprócz dróg? Rozumiemy bowiem, że to jest trochę inny fundusz. Jakie były elementy, które nie zostały uwzględnione w wyniku konsultacji i z jakich powodów do tego doszło?

Mam jeszcze kilka pytań, ale pozwolę sobie oddać głos, żeby każdy poseł miał możliwość wypowiedzi. Ewentualnie w drugiej turze.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proponuję, żeby pierwszą turę zamknął pan poseł Franciszek Sterczewski. Po wypowiedziach trzech posłów poprosimy ministrów, ewentualnie dyrektorów departamentów ministerstw, o zabranie głosu.

Oddaję głos, panie pośle, proszę bardzo.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam pytanie o infrastrukturę rowerową, a w zasadzie o jej nieobecność w projekcie „Krajowego planu odbudowy". Mam trzy pytania.

Po pierwsze, ile konkretnie kilometrów dróg rowerowych w miastach czy dróg międzymiastowych zostanie wybudowanych w ramach komponentu D.3.4.1, czyli inwestycji na rzecz kompleksowej zielonej transformacji miast, oraz E.2.2.1, tj. bezpieczeństwa ruchu drogowego? To jest pierwsze pytanie. Drugie pytanie – jakie jest uzasadnienie dla umieszczenia Funduszu Zielonej Transformacji miast w części pożyczkowej, szczególnie w zakresie wsparcia twardej infrastruktury rowerowej?

Inwestycje w infrastrukturę rowerową przynoszą korzyści dla miasta i społeczeństwa, ale wprost nie wywołują wzrostu dochodów miast i gmin. Pożyczki powinny być skierowane do inwestycji, które po wybudowaniu przynoszą konkretny dochód, z którego można sfinansować koszty pożyczki. Wiele miast nie będzie w stanie nawet techniczne zwiększyć swojego zadłużenia. W ten sposób KPO tylko pozornie obejmie mobilność rowerową, w rzeczywistości umieści ją na końcu listy priorytetów przez brak łatwego dostępu finansowania. Dlaczego taka decyzja? Dlaczego infrastruktura rowerowa ma być finansowana tylko w ten sposób?

Po trzecie, co rząd zrobi, by wesprzeć rozwój turystycznej infrastruktury rowerowej? To jest sektor, który w Unii jest wart dziesiątki miliardów euro, generuje więcej miejsc pracy niż transport lotniczy, a w Polsce jest traktowany po macoszemu. Premier Morawiecki w 2017 r. na konwencji PiS mówił o 5 tys. dróg dla rowerów. Czy to były tylko słowa na wiatr? Może „Krajowy plan odbudowy" byłby szansą na spełnienie tych deklaracji? Jeszcze dodatkowe pytanie – z kim państwo konsultowali kwestię infrastruktury rowerowej? Czy braliście pod uwagę głos organizacji zrównoważonego transportu, zrównoważonej mobilności? Bardzo dziękuję za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Po tych wypowiedziach oddam głos panu ministrowi Budzie, ewentualnie innym przedstawicielom rządu. Do następnych pytań przygotuje się pani poseł Józefa Szczurek-Żelazko i Wiesław Buż, ale to dopiero po odpowiedziach.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MFiPR Waldemar Buda:

Szanowni państwo, odnotowałem sobie po kolei zagadnienia, które się pojawiły. Pierwsze pytanie pani poseł odnosiło się do tramwajów – dlaczego to jest część pożyczkowa i dlaczego jest 200 mln euro?

Szanowni państwo, to jest element, który został dołożony w ramach konsultacji, które przeprowadziliśmy w ostatnich kilku miesiącach. Do konsultacji przedłożyliśmy wykorzystanie całej części dotacyjnej. Uwzględniając każde inne dodatkowe elementy, które się pojawiały, staliśmy przed wyborem: albo zabieramy z komponentu, który już przedstawiliśmy, albo korzystamy z niewykorzystanej jeszcze części pożyczkowej. Zapewne mają państwo świadomość, że ujmowanie środków z innych komponentów byłoby trudnością w sytuacji, którą pokazaliśmy. Po konsultacjach każdy oczekiwał zwiększenia niż zmniejszenia w elementach, które go interesowały. Stąd przekierowaliśmy w większości dodatkowe elementy w część pożyczkową.

Chcę przede wszystkim powiedzieć, że środki z części pożyczkowej będą niezwykle atrakcyjne. Już dzisiaj mamy taką sytuację, że samorządy w większości przeprowadzają inwestycje, pożyczając środki – emitując obligacje albo biorąc kredyty. Już dawno samorządy przestały mieć własne środki na inwestycje. W związku z tym koszt i atrakcyjność będzie pokazana dopiero w momencie, w którym Komisja Europejska wróci z tymi środkami po sięgnięciu po nie na rynkach finansowych. Rozporządzenie mówi, że to będą środki tak naprawdę z zerowym oprocentowaniem i prawdopodobnie z prolongatą nawet do 10 lat. W związku z tym to będzie bardzo atrakcyjny pieniądz na inwestycje w samorządach, dużo bardziej atrakcyjny niż dzisiaj zaciągane kredyty na inwestycje przez samorządy.

Jeżeli mówimy o przeliczniku, ile będzie tramwajów w poszczególnych miastach, szanowni państwo, wiem, ile jest pieniędzy w miastach na tramwaje, ile jest taboru. Trzeba zrozumieć, że tymi dużymi środkami w wysokości 250 mld zł finansujemy żłobki, przedszkola, szpitalnictwo, kolejnictwo, kadry medyczne, sektor, który ucierpiał w związku z pandemią, rynek pracy i szereg innych zadań. Tymi środkami od A do Z nie rozwiążemy w stu procentach wszystkich oczekiwań i problemów. Jeżeli pani poseł była w ogóle przeciwna tym środkom, a dzisiaj mówi, że 200 mln zł to jest mało, też należy zastanowić się nad logiką. Z jednej strony najlepiej, żeby w ogóle nie było, a gdy mamy 200 mln zł, to jest zdecydowanie za mało, też jest źle. Jeżeli pani poseł ma propozycję, żeby w ramach komponentu transportowego zabrać z któregoś miejsca, żeby przesunąć na tramwaje, proszę o taką propozycję, gdzie należy ująć, z którego zadania, żeby tutaj dołożyć?

Jeśli chodzi o obwodnice, analiza, które inwestycje drogowe będą wpisane w „Krajowy plan odbudowy", nie jest jeszcze do końca przesądzona. Nie odpowiem, które obwodnice – czy planowane w „Programie budowy 100 obwodnic", czy kolejne. Chodzi bardziej o analizę, żeby to były inwestycje, które w największym stopniu wpływają na poprawę sytuacji emisji w miastach i poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. To wymaga analizy. Oczywiście każda obwodnica wyprowadzająca ruch w tranzyt obwodnicowy poprawia sytuację. Chodziło o pokazanie inwestycji, które osiągają najlepszy efekt. Spośród nich zaproponujemy do komponentu transportowego.

W zakresie infrastruktury lotniskowej Centralnego Portu Komunikacyjnego, od bardzo dawna, a dokładnie od 2014 r., gdy rozpoczęliśmy nową perspektywę, inwestycje w transport lotniczy są niezwykle ograniczone z punktu widzenia środków europejskich. Pan poseł ma rację, że to nie są inwestycje w transport zeroemisyjny, bo to jest transport emisyjny, niezwykle potrzebny, mało zastępowalny w niektórych miejscach przez inny transport międzynarodowy, ale emisyjny. W związku z tym nie wpisuje się w priorytety Komisji Europejskiej. Typowe inwestycje lotnicze nie wpisują się w „Krajowy plan odbudowy".

Natomiast możemy realizować inwestycje, które są niejako wokół inwestycji lotniczych, a jeśli mówimy o CPK, to jest transport kolejowy. W tym przypadku to są szprychy, które mają komunikować port centralny z całą Polską. Zaproponowaliśmy szybką kolej, która ma w wielu miejscach Polski doprowadzić do komunikacji, ale też dać szansę małym miejscowościom na skomunikowanie ich z większymi aglomeracjami poprzez doprowadzenie transportu kolejowego do miejsc, w których nie ma go do tej pory. Mamy jeszcze rządowy program „Kolej plus", który również pokazuje udrażnianie kolejnictwa w miejscach, w których nie ma w ogóle kolei. On też jest na etapie projekcyjnym. Do końca października czy listopada będą prowadzone prace koncepcyjne nad wnioskami, które zostały złożone. To jest finansowane przez środki krajowe. W związku z tym, znając obostrzenia i oczekiwania Komisji, staramy się wspierać również transport lotniczy, ale bardziej okołolotniczy niż portowo-lotniczy.

Jeśli chodzi o liczbę ścieżek rowerowych i o to, dlaczego ścieżki rowerowe są w części pożyczkowej. Po pierwsze, nie określamy liczby, bo nie można tak projektować tego dokumentu, tzn. jeden kilometr ścieżki rowerowej w Warszawie to tyle, co pięć kilometrów w mniejszej miejscowości. Zatem nie jesteśmy w stanie rozstrzygnąć, które miasta zostaną wybrane w konkursie na budowę ścieżek i za jakie pieniądze. To są szacunki, które wyjdą nam dopiero w konkursach. Mamy pulę i z tej puli będziemy korzystać. Ile kilometrów? Życzę jak najwięcej, ale znamy uwarunkowania. To jest podobne do metra

kwadratowego mieszkania. Nie będziemy porównywali Ciechocinka z Warszawą, bo to są zupełnie inne skale wartości. Dlaczego w pożyczkach? Tak samo jak tramwaje. To był element dołożony do KPO. Nie mieliśmy sumienia odejmować tych środków ze szpitalnictwa, tylko dołożyliśmy z niewykorzystanej części pożyczkowej.

Jak powiedziałem, musimy inaczej spojrzeć na część pożyczkową. Nie chcę mówić o dodatkowym worku, który bierzemy pod uwagę i który jest absolutnie rewolucyjny, tzn. części pożyczkowe dla końcowego beneficjenta mogą być częścią dotacyjną, bo państwo jest pożyczkobiorcą i decyduje, co dalej zrobić z pożyczką. Końcowy beneficjent w niektórych przypadkach może mieć część pożyczkowo-dotacyjną albo wręcz dotacyjną, ale to będzie decyzja za jakiś czas, gdy będziemy wiedzieli, jaki jest koszt pieniądza. Przede wszystkim refinansowanie jest kosztem dla budżetu państwa. Będziemy oceniali skalę możliwości zaciągania zobowiązań w każdym przypadku, gdy będzie dochodziło do zapadalności pożyczek dla beneficjentów. Wtedy podejmiemy decyzję, czy państwo jest w stanie w jakiejś części przerzucić na siebie te koszty.

Było pytanie również o prolongatę – które lata i który budżet będzie w to wchodził? Dyskusja jeszcze przed nami. Nawet jeśli potraktujemy te środki jako całkowicie pożyczkowe, to nigdy takich środków nie było w samorządzie. W związku z tym jestem przekonany, że one będą atrakcyjne. Wskażę tylko, że pan premier Mateusz Morawiecki na najbliższym posiedzeniu Rady Europejskiej będzie zabiegał, żeby część pożyczkowa dla państw uciekała spod stabilizującej reguły wydatkowej. Pozwoli to wtedy w większym stopniu skorzystać z tych pożyczek. Zaprojektowaliśmy 10 mld euro z puli ponad 30 mld euro do wykorzystania, oczekując, jakie będą warunki, jak to będzie się wpisywało we wszystkie stabilizujące reguły wydatkowe SRW.

Mamy nadzieję, że reguła, która jest zależna od Komisji Europejskiej, zostanie poluzowana dla środków pożyczkowych, co pozwoli w większym stopniu absorbować te środki. Praktyka pokazuje, że 9 państw zgłosiło zapotrzebowanie na pożyczki, co oznacza, że nie mogły po nie sięgnąć z punktu widzenia dyscypliny finansów publicznych. Jeżeli będziemy mieli pewnego rodzaju preferencje w zakresie tych środków, to skala inwestycji będzie większa. Oczywiście tutaj, odnosząc się do uwag pana Marka Wójcika, samorządy zwrotnie będą oczekiwały, żeby te pożyczki również uciekały spod reguł maksymalnego zadłużenia, które obowiązują samorządy. W konsekwencji będziemy musieli podjąć decyzję w tym zakresie. Jeżeli poluzujemy reguły w zakresie pobierania pożyczek jako państwo, później końcowo będziemy starali się zrobić to dla samorządów. To jest proces, który jest jeszcze przed nami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy Ministerstwo Infrastruktury chce jeszcze coś dodać? Proszę bardzo, pan minister Witkowski.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Na pytanie posłanki Chmiel odpowiedział już mój przedmówca, natomiast liczba inwestycji kolejowych czy ścieżek rowerowych, o których pytał pan poseł Sterczewski, jest uzależniona od ostatecznej ogólnej listy wszystkich inwestycji, stopnia przygotowania inwestycji, które już są, oraz porozumienia się z samorządami w części grantowej czy pożyczkowej. Wtedy te środki będą zagwarantowane do zagospodarowania. Myślę, że jest za wcześnie, państwo posłowie, panie przewodniczący, aby mówić o konkretnej liczbie inwestycji. Tutaj zarysowujemy pewien horyzont finansowy i czasowy.

Pan poseł Suchoń pytał też o obwodnice – w ramach czego będą robione? W większości będą one w ramach „Programu budowy 100 obwodnic”. O tym pisałem. Ramy czasowe tych reform muszą być zakończone w ciągu najbliższych czterech czy pięciu lat. Zatem stopień realizacji przygotowania tych inwestycji też trochę trwa, dlatego obwodnice, które są przygotowane przez samorządy czy przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, będą realizowane w pierwszej kolejności. Pan poseł pytał też o odsetek. To jest w programie przesłanym do państwa – 100 mln euro na prace przygotowawcze. Nie stricte na Centralny Port Komunikacyjny, tylko na linie kolejowe, które będą robione przy okazji budowy CPK, nie na twarde prace, tylko przygotowawcze, czyli opracowanie dokumentacji przedprojektowej, projektowej dla budowy tych linii oraz

wszystkie badania środowiskowe. Zanim dojdziemy do realizacji właściwej inwestycji, 100 mln euro zostanie wydanych na realizację inwestycji przy CPK. Wątpię, że to będzie w stu procentach przeznaczone na sam port w Baranowie.

Jeszcze dwa zdania do posła Sterczewskiego. Ścieżki rowerowe będą budowane przy okazji likwidacji niebezpiecznych miejsc, budowie obwodnic, nowych dróg. Wiadomo, że każda likwidacja niebezpiecznego miejsca czy tworzenie nowej drogi pociąga za sobą budowę ścieżki rowerowej, więc proszę nie mówić, że to zostało zmarginalizowane. Poza tym „Krajowy plan odbudowy" skupia się na programie odbudowy gospodarki po pandemii. Transport rowerowy nie został mocno dotknięty przez pandemię, więc nie wymaga tak dużych zasobów gotówki i nakładów jak transport kolejowy, drogowy, aczkolwiek jest bardzo ważny dla zdrowia Polaków i osobistego transportu jednostki.

Było jeszcze pytanie o transport intermodalny. Biorąc pod uwagę, że w tym programie nie jest przewidziana zbyt duża kwota, to wszystkie miejsca, połączenie transportu drogowego, kolejowego, morskiego, ich przebudowa – to jest również zwiększenie zeroemisyjności. Każde rozjazdy, nadbrzeża w porcie, rozjazdy kolejowe, aby było jak najmniej emisyjności w transporcie drogowym, lądowym, również wpisują się w ten punkt. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Państwo posłowie sygnalizowali, ale do tego wrócimy w drugiej turze. Przechodzimy do drugiej tury pytań. Posłowie, którzy jeszcze nie zabierali głosu – pani Józefa Szczurek-Żelazko, bardzo proszę, oddaję głos.

Poseł Józefa Szczurek-Żelazko (PiS):

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo. Na początku chcę bardzo podziękować panom ministrom za przedstawienie informacji. Rozumiem, że to są uzupełniające informacje na temat KPO.

Już od kilku miesięcy wszyscy posłowie mają bowiem możliwość zapoznania się ze szczegółami, były prowadzone dyskusje na posiedzeniach wielu Komisji, była możliwość zadawania pytań. Dzisiaj traktujemy tę informację jako uzupełniającą i mamy możliwość kolejny raz podyskutowania na ten temat. Oczywiście dziękuję panu ministrowi Budzie za ten ogromny wysiłek, panu premierowi Mateuszowi Morawieckiemu za wynegocjowanie tak dużych środków i za ciężką pracę, którą panowie wykonali w tym okresie, aby przygotować ramowy program, który został wysłany do Brukseli. Ukłony za to, że państwo potrafili przekonać tych posłów czy formacje polityczne, które sceptycznie odnosiły się do programu, a myślę, że w tej chwili zmienili zdanie i dyskutują w sposób merytoryczny nad pewnymi zmianami.

Mam pytanie. „Krajowy plan odbudowy", jak zostało powiedziane, jest przeznaczony na likwidację szkód, które zostały wywołane przez pandemię, zwiększenie odporności naszej gospodarki na ewentualne kryzysy, które mogłyby się pojawić w przyszłości. To wszystko ma spowodować, że program stanie się kołem zamachowym dla rozwoju polskiej gospodarki. Chcę dopytać o pewne elementy. Pan minister na początku powiedział, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego określa sztywne ramy wykorzystania środków i ustala pewne limity na poszczególne obszary. Wspomniał pan, że na ochronę środowiska, klimatu czy zieloną, mobilną transformację powinno być przeznaczone minimum 30% środków, natomiast mam wrażenie, że gdzieś pojawiła się informacja, iż w naszym „Krajowym planie odbudowy" jest około 40% środków. Bardzo proszę o doprecyzowanie.

Jesteśmy na posiedzeniu Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. W trakcie dyskusji sejmowych czy na posiedzeniach Komisji pojawiało się szereg zarzutów, że on nie był dyskutowany z samorządowcami i nie były uwzględniane opinie czy wnioski z tych konsultacji. Zatem bardzo proszę, panowie ministrowie, o wyraźne podkreślenie, w jaki sposób odbywały się konsultacje? Na wstępie była informacja, że uwzględniono szereg propozycji, ale bardzo proszę jeszcze raz o podkreślenie, w jaki sposób został wypracowany ostateczny kształt tego planu?

Pan minister wspomniał, mówiąc o środkach przeznaczanych na drogownictwo, że Unia Europejska ogranicza w pewnym momencie możliwość wykorzystania tych środków ze względu na to, że realizowane inwestycje nie powinny szkodzić środowisku,

dlatego w ramach tego planu brane są pod uwagę głównie obwodnice. Mam pytanie, czy w ramach środków z KPO mogą być prowadzone inwestycje związane z budową tras szybkiego ruchu? To jest konkretne pytanie, chodzi mi o sądeczankę. Od wielu lat jest planowana i na razie tylko pierwszy etap będzie realizowany, natomiast nadal nie ma decyzji co do finasowania tej inwestycji. Czy jest szansa, żeby sądeczanka była finansowana w ramach KPO? Na koniec jeszcze pytanie, kto będzie i w jakim odsetku dysponentem tych środków? Była prowadzona duża dyskusja, że samorządy nie będą miały wpływu, w jaki sposób będą wydawane te środki, więc bardzo proszę o informację, w jakiej części samorządy będą mogły decydować, na jakie projekty będą mogły być wydawane te środki? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Wiesław Buż. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Wiesław Buż (Lewica):

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie. Mam pytanie. Czy polskie prawo na dzień dzisiejszy pozwala na budowę kolei jednoszynowej? Takie innowatorskie zapędy ma jeden z kandydatów na prezydenta miasta Rzeszowa. Wiem również, że Katowice pracują nad takim projektem. Jeśli prawo polskie pozwala na budowę, to OK. Natomiast, czy w KPO będzie możliwe realizowanie takich ciekawych, innowacyjnych, jak najbardziej związanych z inteligentną mobilnością i ograniczeniem emisyjności projektów? Jakie jest zapatrywanie ministerstwa w tym kierunku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Teraz głos oddam przedstawicielom ministerstwa, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MFiPR Waldemar Buda:

Dziękuję. Jeśli chodzi o stopień nasycenia inwestycjami klimatycznymi, marker klimatyczny jest dokładnie taki sam jak przy polityce spójności, czyli jest 37% zarówno części grantowej, jak i pożyczkowej. Zatem na wszystkich komponentach i wnioskach łącznie musimy osiągnąć wskaźnik minimum 37%. I taki pokazaliśmy w końcowym „Krajowym planie odbudowy". To jest wielkie wyzwanie, trzeba mieć tego świadomość. Pokazujemy pewne inwestycje, np. szpitalnictwo, które ma zero markeru klimatycznego na kilkanaście miliardów, w innych segmentach trzeba pokazać ponad 50, żeby średnio wyszło 37%. Zatem to było wielkie wyzwanie, żeby wypełnić współczynnik. Drugi to cyfrowy – 20%, również ważny do spełnienia. Jeden i drugi mamy wykonany.

Odnośnie do dróg szybkiego ruchu niestety muszę powiedzieć, że inwestowanie tego typu inwestycji z „Krajowego planu odbudowy" nie jest możliwe, więc przy szczerym uznaniu patriotyzmu lokalnego pani poseł, niestety, nie możemy tego zrealizować w tym zadaniu. Mamy jednak program budowy dróg krajowych ekspresowych, więc tam należy poszukiwać rozwiązań i adresować ten problem.

A Małopolska jest tutaj absolutnie uprzywilejowana. Powiem tylko, że z obecnej kończącej się perspektywy programu krajowego POIŚ, którym zarządzam, 11 mld zł zostało wykorzystane na drogi szybkiego ruchu w Małopolsce. Każdy kolejny region ma trzykrotnie mniej. W związku z tym Małopolska kipi od tych inwestycji, co nie wyklucza włączenia kolejnej, o której pani mówi, bo zaczynamy nowy POIŚ – tzw. FEnIKS, który ma bardzo podobne środki – 25 mld euro w kolejnej perspektywie, którą teraz napędzamy. W związku z tym relacja z Ministerstwem Infrastruktury i pełna otwartość z naszej strony daje optymizm w myśleniu o tej inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy pan minister Witkowski chce coś dodać? W tej chwili zerwaliśmy połączenie, zatem wracamy do pytań. Zanim przejdziemy do strony społecznej, jeszcze posłowie chcieli zabrać głos. Najpierw rozpoczniemy od pani Małgorzaty Chmiel. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Dziękuję. Najpierw chciałam powiedzieć słowo do pana ministra Budy. Panie ministrze, nie przystoi panu mówić taką nieprawdę. Nigdy nie byłam przeciwko środkom – ani ja, ani mój klub.

Sekretarz stanu w MFiPR Waldemar Buda:

To prawda, pani poseł się wstrzymała. Przepraszam. Wstrzymanie jest podobne – nie była pani za.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Mieliśmy duże wątpliwości, dlatego tak głosowaliśmy, ze względu na brak zapewnienia jasnych i przejrzystych procedur.

Sekretarz stanu w MFiPR Waldemar Buda:

Pani poseł, nie ma procedur w KPO, więc ciężko oczekiwać tego typu rozwiązań.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Ale chodzi o procedury nadzoru.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze, za chwilę oddam panu głos, natomiast teraz głos ma pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Panie ministrze, powiedziałam to w dużym skrócie, doskonale pan wie, o co chodzi. Chodzi o komitet monitorujący i inne kroki, które potem będą procedowane w momencie wydawania tych pieniędzy.

Natomiast chciałam zapytać i odnieść się do obciążenia podatkowego. Pan minister częściowo już powiedział. Chodzi o dyscyplinę finansów publicznych i obciążenie zadłużenia gmin. Rozmawiałam z przedstawicielami wielu gmin w województwie pomorskim, którzy mają duże zastrzeżenia, ponieważ państwo przeznaczyli na pomoc gminom, samorządowcom pieniądze głównie z pożyczek, a oni dochodzą prawie do granicy możliwości zadłużenia. To jest bardzo ważna decyzja, którą musicie państwo podjąć, czy to będzie wchodziło w wielkość zadłużenia gmin, czy nie? To jest bardzo ważne. Jeżeli to zostanie wprowadzone, wiele gmin nie będzie mogło z tego korzystać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Poseł Mirosław Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Panie ministrze, mam prośbę, gdyż zadałem dwa pytania w pierwszej części, żeby pan minister był uprzejmy odnieść się do tych pytań. Pierwsza sprawa dotyczyła procesu konsultacji. Pytałem, jakie najważniejsze obszary dotyczące „Zielonej, inteligentnej mobilności" były zgłaszane i nie zostały ujęte? Nie mówię o drogach, tylko innych ewentualnych aspektach. I dlaczego? Bardzo proszę o informację. A także na temat dotyczący inwestycji samorządowych w infrastrukturę kolejową. Jaki udział dotacji i pożyczek państwo planują?

Proszę również o pogłębienie trzech informacji. Pierwsza dotyczy autobusów gazowych, ponieważ one będą stanowiły komponent całego programu. Musimy sobie uświadomić, że ta technologia to są inwestycje i rozwiązania przejściowe. Komisja Europejska patrzy nieprzychylnie na te rozwiązania. Pytanie, czy one w ogóle będą mieściły się w programach, czy zostaną zaakceptowane przez Komisję? Czy ministerstwo nie rozważało jednak postawienia dłuższego kroku, czyli wsparcia inwestycji w autobusy o napędzie elektrycznym czy wodorowym? To miałoby duże znaczyłoby dla polskich firm, które rozwijają technologie związane z autobusami wodorowymi. Mogłoby to również stanowić silny impuls dla naszych krajowych producentów.

Dodatkowo chcę zapytać o sprawy związane z transferem wiedzy. Czy w ramach realizacji tych programów będą jakiekolwiek impulsy, zapisy, wymagania dotyczące transferu wiedzy w przypadku, gdyby technologie były spoza Unii Europejskiej? Rozumiem, że intencją funduszu jest to, aby wpłyną pozytywnie na jakość i poziom wiedzy

w państwach członkowskich. Bardzo proszę także o wyjaśnienie, jaki procent środków przeznaczonych na kolej z krajowego programu operacyjnego będzie dotyczył projektów niezwiązanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym? Skupiliśmy się trochę na tym porcie od strony, w którym kierunku może pójść to wsparcie. Natomiast pytanie jest takie: jeżeli mamy pulę środków na kolej, to jaka część pieniędzy zostanie przeznaczona na projekty związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym, a jaka na mobilność bliską człowiekowi, czyli na walkę z bezpośrednim wykluczeniem komunikacyjnym? Myślę, że musimy się zgodzić, iż te dwie sprawy są ze sobą związane, ale jednak różne.

Bardzo dziękuję za rzeczowe wyjaśnienie dotyczące „Programu budowy 100 obwodnic”. Oczywiście zgadzam się z panem ministrem, że jeśli mamy przygotowane projekty, biorąc pod uwagę perspektywę czasową, absolutnie trzeba realizować te, które są możliwe do zrealizowania. I pytanie, zapewne nie na obecne posiedzenie Komisji, czy program zostanie uzupełniony, żeby obejmował 100 obwodnic, a nie 100 minus to, co pójdzie z innych środków? Wtedy uważałbym, że program został zmniejszony. To są wszystkie pytania. I jeszcze prośba – gdyby okazało się, że panowie ministrowie nie są w stanie teraz odpowiedzieć, bardzo proszę o odpowiedzi na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Poseł Franciszek Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, bardzo dziękuję za odpowiedzi na moje pytania. Niestety nie są one dla mnie satysfakcjonujące. Bardzo mnie dziwi, że potraficie mieć państwo konkretne założenia co do CPK, inwestycji kolejowych. Mam do nich mniejsze lub większe zastrzeżenia.

Jednak to, że nie macie żadnych założeń i planów odnośnie do transportu rowerowego, jest dla mnie zadziwiające i moim zdaniem niepoważne. Pan minister powiedział, że transport rowerowy nie ucierpiał w pandemii. Uważam, że to jest zadziwiająca wypowiedź, ponieważ nie można patrzeć na transport rowerowy, nie dostrzegając całości. Ucierpiał transport zbiorowy, wielu ludzi boi się korzystać z tramwaju, kolei. Niestety przez państwa błędne decyzje co do rozkładu jazdy, ograniczenia możliwości transport bardzo ucierpiał.

Tak jest w wielu państwach na całym świecie. Co robi Francja, co robią Niemcy? Wychodzą naprzód i patrzą, gdzie można zorganizować transport. Idealną odpowiedzią na transport w czasie pandemii jest infrastruktura rowerowa. We Francji są wielkie dotacje, wsparcie państwowe na trasy rowerowe, nawet na dopłaty do rowerów elektrycznych. To są pomysły, które mogłyby się znaleźć i być konkretnie określone, nie w formie pożyczek, ale dotacji. „Krajowy plan odbudowy” jest okazją do tego.

Jeszcze jedna kwestia. Pan minister stwierdził, że transport rowerowy nie ucierpiał. Ucierpiał przez błędne decyzje tego rządu, który niestety, nie wiedzieć czemu, zamknął na pewien czas funkcjonowanie wypożyczalni rowerowych, przez co niektóre firmy prawie upadły. Nadal nie wiemy, skąd taka decyzja w czasie, gdy transport rowerowy należałoby wspierać. Zadziwia mnie to wszystko. Liczę na konkrety, które potraficie określić lepiej lub gorzej w innych obszarach, tak samo transport rowerowy powinien być przez państwa traktowany jako priorytet. Również nie uzyskałem odpowiedzi na pytanie, z kim państwo konsultujecie kwestie rowerowe?

Na koniec gorąco apeluję, żebyście podjęli rozmowę i wprowadzili poważne zapisy, strategie rowerowe i postulaty wielu środowisk – Rowerowego Poznania, federacji rowerowych z całej Polski. Są pomysły, są ludzie, którzy chętnie was wesprą w tej dziedzinie. Wystarczy brać dobry przykład z Francji, Niemiec i innych państw, które poważnie traktują tę kwestię – nie jako kwestię zdrowia, ale misji, zrównoważonej mobilności. Rowery to nie jest rekreacja, ale ułatwienie ludziom życia, wspieranie polskiej gospodarki, która ma wiele firm produkujących rowery. To są plusy na każdym polu. Proszę potraktować ten temat poważnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy pan minister Waldemar Buda chce ustosunkować się do tych wypowiedzi?

Sekretarz stanu w MFiPR Waldemar Buda:

W zakresie rowerów i ścieżek rowerowych chcę powiedzieć jasno, że niezwykle ważną rolę podczas pandemii pełniła komunikacja rowerowa, ponieważ ona była bardzo bezpieczna z punktu widzenia transportu indywidualnego.

Transport zbiorowy był zagrożony ciągłym kontaktem, brakiem dystansu, mieliśmy z tym ogromny problem. Wówczas transport rowerowy pełnił świetną rolę, ponieważ korzystając z niego, izolowaliśmy się. Absolutnie to się sprawdziło i to był argument, żeby proponować ścieżki rowerowe. Pan poseł ma absolutną rację, że trzeba na to spojrzeć szerzej. Transport rowerowy w czasach krytycznych sprawdza się bardzo dobrze. Pomijam fakt niemierzalnego wpływu pandemii na zdrowie i pozytywnego wpływu z punktu widzenia korzystania z transportu rowerowego. Piąta zdiagnozowana przyczyna śmierci przez WHO to jest otyłość i brak ruchu. Musimy zdawać sobie sprawę, jakie pozytywne konsekwencje przynosi transport rowerowy. Absolutnie zgadzam się z panem posłem. Odnośnie do dialogu z podmiotami i środowiskami – to jest rola Ministerstwa Infrastruktury, żeby dyskutować na ten temat i myślę, że taki dialog trwa nadal.

Jeśli chodzi o rodzaje autobusów, które miały być kupowane, to Komisja Europejska nawet nie tyle dopuściła gazowe autobusy, co nawet Diesel Euro 6. Mamy na piśmie takie informacje. To wynika z faktu, że komunikacja autobusowa między aglomeracjami może być obsłużona tylko przez autobusy, które mają technologiczne możliwości. Nie ma jeszcze takich, które mogłyby przewozić z zasięgami między miastami.

Zatem Komisja Europejska, podchodząc do inwestycji zeroemisyjnych w sposób radykalny, ortodoksyjny, sama widziała problem i zaproponowała, aby na długodystansowych trasach dopuszczać pojazdy z silnikami Diesel. Zatem sprawa jest prosta: transport miejski – zeroemisyjny i elektryka, aglomeracyjny – transport hybrydowy, gazowy, który sprawdza się na takich dystansach. Transport międzymiastowy, dalekobieżny – Diesel Euro 6. Pełna logika w tym działaniu. Nie możemy pozwolić sobie na płacenie 10 mln zł za jeden autobus elektryczny, który będzie jeździł między miastami z gigantycznymi, nieprawdopodobnie drogimi akumulatorami przy skali zasięgów, które chcemy uzyskać na dalekobieżnych trasach. Efekt w stosunku do ceny musi być adekwatny. Jesteśmy w przejściowym okresie. Nawet Komisja Europejska, która jest rewolucyjnie nastawiona do tych spraw, to rozumie.

Odnośnie do transportu kolejowego, podziału na transport, który będzie służył CPK i zwykły, tutaj jest taka sama odpowiedź, jakiej udzielił pan minister. Dojrzałość projektów będzie wskazywała na ich kwalifikowanie do realizacji w ramach „Krajowego planu odbudowy”. Nomenklatura będzie rozstrzygała o projektach wystawianych na rynku. Wszystkie projekty są ważne. A projekt, o którym mówił pan poseł Suchoń, czyli udrażnianie regionów pozbawionych dzisiaj dostępu do kolei, spełni program „Kolej plus”. Kolej będzie budowana, ale w ramach środków krajowych. Na ten moment jest 6 mld zł. Również czuję niedosyt i potrzebę wzmocnienia, ale obecnie tamten program będzie realizował wykluczenia, a ten jest globalny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy pan minister Witkowski chce jeszcze coś dodać?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak. Mój kolega znowu pozbawił mnie chleba. Konkretne pytania miał pan poseł Suchoń odnośnie do procentu pomiędzy grantami a pożyczkami na inwestycje kolejowe.

Oprócz inwestycji dla POLREGIO i punktowych generalnie nie ma pożyczek na inwestycje kolejowe. Wszystko chcemy zrobić z twardych grantów i gwarantowanej kwoty ze strony Komisji Europejskiej. Ministerstwo Infrastruktury, Polskie Linie Kolejowe czy przewoźnicy będą je prowadzić. Podobnie jak w przypadku Centralnego Portu Komunikacyjnego jest za wcześnie na tego typu informacje i wskazanie konkretnej kwoty: ile na kolej w ramach CPK, ile na przygotowania, a ile na program „Kolej plus”. Jak powiedziałem, jest 100 mln euro na prace przygotowawcze związane z CPK, ale to są programy inwestycyjne kolejowe w całym kraju. Im bliżej CPK, tym będą gęstsze, częstsze i bardziej konkretne, natomiast dzisiaj jest za wcześnie na wskazanie konkretnej ilości.

Wcześniej przedstawiliśmy państwu zarys na piśmie, jak to ma wyglądać, a szczegóły będziemy omawiali podczas kolejnych posiedzeń Komisji. Gwoli uzupełnienia, jeśli chodzi o autobusy. Pan poseł Suchoń o to pytał. Komisja Europejska przedstawiła spójną i logiczną koncepcję, co rzadko się zdarza, że większe oczekiwania są pod względem transportu zbiorowego i autobusów miejskich. Natomiast aglomeracyjne są wykorzystywane na większych odcinkach dalekobieżnych czy średniodystansowych i może być dopuszczana większa emisyjność – gaz lub Diesel Euro 6.

Pani poseł Chmiel pytała o obciążenia dla gmin, ale to pytanie nie jest skierowane do Ministerstwa Infrastruktury. Jeśli chodzi o odpowiedź dla pana posła Sterczewskiego, mogę tylko wyrazić ubolewanie, że nie wzbudziłem w sobie tyle empatii dla transportu rowerowego, aczkolwiek samorządy są świetnym adresatem tych pytań, ponieważ one wiedzą, gdzie najlepiej wybudować ścieżkę rowerową czy zagwarantować transport niskoemisyjny. To, co mogą zrobić Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Ministerstwo Infrastruktury, to dopilnować, aby przy okazji poprawy bezpieczeństwa w programie budowy dróg lokalnych czy przy obwodnicach pojawiły się również ścieżki rowerowe.

Wcześniej coś się stało z moim połączeniem, natomiast poseł Buż pytał o kolej jednoszynową. Jako żywo przy okazji tego programu nie słyszałem o planowanych tego typu inwestycjach w Rzeszowie czy Katowicach, o których pan mówił. A do postulatów wyborczych czy wypowiedzi konkretnych kandydatów nie chcę się wypowiadać, bo to nie jest czas ani miejsce na tego typu odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Teraz o głos poproszę przedstawicieli korporacji samorządowych. O głos prosił pan Marek Wójcik ze Związku Miast Polskich. Proszę uprzejmie.

Pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, postaram się krótko powiedzieć o kilku kwestiach, które dotyczą przedmiotu państwa obrad.

Po pierwsze, podziękowanie dla strony rządowej za wprowadzenie dotychczasowych zmian w KPO, postulowanych przez samorządy. Cieszę się, że kontynuujemy rozmowy na temat treści KPO i sposobu jego wdrażania. Wczoraj przedstawiliśmy nasze propozycje i prośby w zakresie uzupełnień czy korekt i umówiliśmy się ze stroną rządową, że w przyszłym tygodniu usłyszymy, na ile to będzie możliwe. Chcę powiedzieć, że spośród tych korekt uzupełnienie wsparcia o transport szynowy przyjmujemy pozytywnie, natomiast rzeczywiście skala jest niewielka. Wystarczy na wymianę taborów być może w trzech, może w czterech miastach, nie więcej. W przypadku kolei regionalnych nasza podstawowa uwaga jest taka, że pojawia się Fundusz Pożyczkowy, który będzie finansował w sporej części, ale nie tylko. Również w części dotacyjnej są środki na koleje regionalne.

Natomiast odnośnie do części pożyczkowej nie bardzo wiemy, na jakich warunkach będzie przekazana Polsce. Dla nas kluczowe jest to, w jaki sposób wewnątrz będziemy dystrybuowali te środki, w jaki sposób i formie będą trafiały do ostatecznych beneficjentów. Rozmawiamy o przedsięwzięciach dotyczących klimatu, zatem powinniśmy skorzystać z dotychczasowych rozwiązań w przedsięwzięciach finansowanych przez fundusze ochrony środowiska. Gdyby pożyczki mogłyby być umarzane po zrealizowaniu określonych celów w całości czy w części, z całą pewnością byłaby to duża zachęta dla samorządów, żeby podejmować się realizacji projektów z tym związanych. Być może w ogóle należałoby założyć taką inżynierię finansową, która wiąże nas z funduszami ochrony środowiska. Pan minister Buda mówił o potencjalnie większym zaangażowaniu środków z budżetu państwa, żeby te pożyczki trafiały do samorządów w formule dotacyjnej, ale może skala nie byłaby tak duża, gdyby trzecim źródłem były środki z funduszy ochrony środowiska narodowego czy wojewódzkiego.

Odnośnie do obwodnic chcę przypomnieć się z postulatem dotyczącym dróg wojewódzkich. Czynię to dlatego, że w momencie, gdy był prezentowany „Program budowy 100 obwodnic", uczestniczyłem w prezentacji z panem ministrem Rafałem Weberem. Wspólnie prowadziliśmy takie spotkanie dla samorządów. Usłyszeliśmy wtedy, że będzie

również osobny program wsparcia obwodnic dróg wojewódzkich, oprócz tych 100 obwodnic realizowanych w ciągach dróg krajowych. Chcę zapytać, czy jest szansa na ten program? Drogi wojewódzkie i obwodnice w ich ciągu to na pewno jest ważny element wpływający na rozwój społeczno-gospodarczy, stąd moje pytanie.

Kluczowe jest wyjaśnienie, szczególnie że w niektórych przypadkach wsparcie się pojawia, ale ma niezbyt wielki wymiar. Czy możemy liczyć na kontynuację tego typu działań z innych programów, np. z krajowego programu, który będzie wspierał rozbudowę infrastruktury? Chodzi o kontynuację wsparcia dla miast w zakresie transportu szynowego, kolei regionalnych czy też, o czym państwo mówili w końcowym fragmencie dyskusji, wymiany taboru na elektryczny w miastach. To będzie nieprawdopodobnie drogie i chcielibyśmy, żeby skala wsparcia była bardzo wysoka, bo inaczej nie damy sobie z tym rady.

Chodzi o jak najszybsze rozpoczęcie wymiany taboru, bo zdajemy sobie sprawę, że nie można zrobić tego naraz, w ciągu roku czy dwóch. Im szybciej się zdecydujemy, tym lepiej. Chcemy to robić w miastach, natomiast z oczywistych powodów czasami kilkukrotnie wyższy koszt takich autobusów stanowi pewną barierę. W związku z tym pytanie, na ile takie działania będą kontynuowane w ramach Funduszu Spójności, ale także innych programów, tj. Funduszu Sprawiedliwej Transformacji?

Na koniec trzy uwagi. Popieramy to, co powiedział pan minister Buda, czyli wprowadzenie mechanizmów, które pozwolą nam na… nie mogę powiedzieć, że na większe zadłużanie, bo niekoniecznie wprost musi to oznaczać. Gdyby jednak można było przenieść to rozwiązanie na przyszłe lata, wzorem rozwiązania tegorocznego, gdy w ustawie okołobudżetowej w art. 80 ust. 1–3 udało się wprowadzić pewne mechanizmy podnoszące skalę możliwości zadłużania się samorządów, bylibyśmy bardzo wdzięczni. Przyłączam się do prośby pani poseł Józefy Szczurek-Żelazko, dotyczącej drogi nr 75 z Krakowa do Muszynki. Rzeczywiście to jest bardzo ważna droga i dobrze, żeby ją realizować.

Na koniec kwestia dotycząca transportu jednoszynowego. Chcę wyraźnie coś odczarować. Nie jest tak, że pomysł dotyczący linii kolei jednotorowej zrodził się dopiero w ostatnich tygodniach czy miesiącach. Pan prezydent Ferenc i pan prezydent Krupa mówili o tym od wielu lat, podobnie jak prezydent Katowic. W związku z tym wydaje się, że nie należy tego wiązać z polityką i kampanią wyborczą. To jest bardzo dobre rozwiązanie, ćwiczone w wielu krajach świata, bardzo korzystne z punktu widzenia skutków dla klimatu. W związku z tym przyłączam się do apelu, aby pochylić się nad regulacjami prawnymi dotyczącymi tego typu rozwiązań i wprowadzić możliwość ich realizacji, bo to będzie z korzyścią dla nas wszystkich. Bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. O głos prosił również pan Adrian Furgalski. Panie Adrianie, oddaję głos.

Przewodniczący zarządu Railway Business Forum Adrian Furgalski:

Dzień dobry. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, będę przemawiał jako szef związku pracodawców forum kolejowego Railway Business Forum, dlatego że jako związek złożyliśmy naszą opinię do KPO. To są firmy, które produkują tabor na rzecz kolei, to są przewoźnicy czy firmy, które realizują zadania inwestycyjne – 87 podmiotów, 200 tys. zatrudnionych osób, zatem to jest znaczący głos. Powiem, w jakich punktach wnosiliśmy o zmiany, co się udało, czego się nie udało zrobić, ale najpierw generalne uwagi, gdyż z nich wynikało wiele problemów wśród firm członkowskich, które zgłaszały do nas swoje postulaty.

Pierwsza generalna uwaga. Kiedy w lutym otrzymaliśmy ten projekt do konsultacji, nie było części dotyczącej pożyczek, więc to był pierwszy problem, żeby ogarnąć KPO jako całość. Wiem, że wiele osób wzdryga się przed pożyczkami, chociaż nie znamy warunków udzielania tych pożyczek, ale w ramach Komisji Europejskiej ta część była pomyślana na bardzo preferencyjnych, niespotykanych dotychczas warunkach.

Druga sprawa: trzeba mieć w głowie, że część samorządów może przekroczyć lub już przekroczyła granicę zadłużenia. Nawet niewielkie wymagania do spełnienia w tym zakresie mogą być dla nich zaporowe, chociaż, jak zaraz powiem o taborze kolejowym,

byłem zdziwiony skalą zapotrzebowania, która przyszła od przewoźników, ale też od województw. Dla nich finanse także mają duże znaczenie.

Druga generalna uwaga jest jeszcze ważniejsza. Wiemy, ile będziemy mieć w sumie pieniędzy na program operacyjny „Infrastruktura i środowisko", ale nie wiemy, ile na poszczególne zadania, np. na tabor. Wiemy, że Komisja Europejska zgodziła się, na wniosek Polski, żeby tabor pasażerski mógł być finansowany z POIŚ, ale nie wiemy, ile będzie konkretnie pieniędzy. Nie znamy środków, które zostaną przeznaczone na drogi, chociaż wiemy, że będzie mniej, bo priorytetem są linie kolejowe. Ponieważ brakowało tego dokumentu, wszyscy rzucili się na KPO, jakby to miały być jedyne środki. Pytanie, kiedy będziemy mogli poznać podział tych funduszy w ramach POIŚ?

Przechodzę do spraw, które zgłaszaliśmy. Pierwsza sprawa dotyczy taboru. Nasz wniosek był taki, żeby było więcej środków, ale także, żeby włączyć kwestie budowy i modernizacji zapleczy dla taboru. Największa awantura między częścią krajową a samorządową była taka, że zapisano konkretnie 38 pociągów typu push-pull dla Intercity, 45 lokomotyw wielosystemowych, a ponieważ tam była kwota 400 mln euro, po przemnożeniu wyszło, że Intercity weźmie wszystko, co zostało zaplanowane, i jeszcze zabraknie. Na szczęście na wideokonferencji z wiceministrem Bittelem padły wyjaśnienia, że zapewne będzie to podział po połowie. Mamy bardzo duży wzrost części pożyczkowej, bo do 965 mln euro – połowa dla Intercity, połowa dla taboru regionalnego, co daje około 2,2 mld zł.

Tak jak powiedziałem, musimy wziąć pod uwagę, że jeszcze będą pieniądze. Pomijam pożyczki, chociaż transport miejski czy kolejowy regionalny, aglomeracyjny nie jest nastawiony na zarabianie, więc w moim przekonaniu powinien w stu procentach korzystać z części dotacyjnej.

Chcę tylko powiedzieć, że zapotrzebowanie na wymianę taboru i zaplecza jest olbrzymie. Jak powiedziałem, część kolei poza Intercity ma dostać z dotacji około 2,2 mld zł, a wszystkie wnioski, które zostały zgłoszone, dotyczące taboru, to jest 7,4 mld zł, zaplecza 0,7 mld zł. Osobno POLREGIO – ponad 6 mld zł części pożyczkowej. To też jest ważne, bo dopiero po wielu latach zgoda Komisji Europejskiej i akceptacja dla pomocy publicznej pozwoli tej firmie, mam nadzieję, rozpocząć wymianę taboru.

Druga sprawa to tramwaje. Po pierwsze, wnioskowaliśmy, żeby tramwaje włączyć do KPO. To się stało – 200 mln euro, chociaż bez infrastruktury. Powtórzę to, co mówiłem – jest pożyczka, chociaż lepiej, żeby były dotacje. Pytanie, czy dzisiaj możemy ogólnie powiedzieć, ile w nowym POIŚ będzie przeznaczone na tabor, infrastrukturę tramwajową? Odnośnie do autobusów uważam, że wymiana jest zasadna. To jest duże pole popisu dla naszych inżynierów i producentów.

W ubiegłym roku staliśmy się głównym eksporterem autobusów elektrycznych w Unii Europejskiej, ale mam wrażenie, że trochę zakochaliśmy się na siłę w tych autobusach. Zaczyna mijać nam ta miłość i bardziej patrzymy na wodór, ale nacisk kładziemy głównie na autobusy w komunikacji miejskiej. Jeśli weźmiemy pod uwagę ochronę klimatu, walkę ze smogiem, to nie jest podstawowy problem. Gdybyśmy wzięli pod uwagę cały transport zbiorowy autobusowy, autobusy miejskie emitują 7% dwutlenku azotu, 93% to są autobusy prywatne i busy. Tutaj powinien być stworzony program, ale to wiąże się z reformą, o której zaraz powiem.

Transport intermodalny to jest absolutna przyszłość dla naszej kolei, która wciąż w dużej mierze tkwi w węglu. Od węgla będziemy odchodzić nawet szybciej, niż oficjalne programy rządowe o tym mówią. W siłę rosną nasze porty, zwłaszcza gdański. To jest absolutnie wskazane. Wnioskowaliśmy, żeby była możliwość dotowania taboru do przewozu kontenerów. To się pojawiło, więc nie tylko terminale i wyposażenie, ale spadły środki na ten cel ze 185 do 175 mln euro. Mam nadzieję i proszę mnie uspokoić, że taka pozycja będzie w innych programach unijnych.

Dodam jeszcze coś do kwestii związanej z infrastrukturą. Tam jest niewiele, bo niecałe 500 km linii kolejowych. Teraz jest posucha na rynku przetargów, ale wykonawcy chcieliby jak najszybciej dowiedzieć się, o jakie zadania chodzi. To samo dotyczy wspominanej kwestii obwodnic. Oczywiście, najlepiej byłoby jeszcze dodać do „Programu budowy 100 obwodnic" o wartości 28 mld zł. Pamiętam, kiedy rząd przyszedł z tym programem i powiedział, że ma zidentyfikowane 270 potrzeb powstania obwodnic w kraju

– 150 jest pilnych, a 100 jest bardzo pilnych i te wstawiamy do programu. Zatem mamy 70 km obwodnic. Pytanie, ile w sztukach powinno poszerzyć ten program?

Na koniec wspomniane reformy. W KPO mamy nie tylko wydać pieniądze, ale przeprowadzić ważne reformy. Tutaj są dwie najważniejsze i o tym pisaliśmy do ministerstwa. Po pierwsze, to jest to, o czym wspominamy cały czas na posiedzeniach Komisji Infrastruktury – nowy system publicznego transportu zbiorowego, porządkowanie systemów finansowania przewozów kolejowych, autobusowych, uporządkowanie bałaganu systemu ulg, bo są inne w transporcie autobusowym i inne w kolejowym, żeby system nagradzał za integrację wszystkich środków transportu zbiorowego. Największy problem mamy z autobusami. Jeśli nie ma systemu, długoletnich umów, to nikt nie inwestuje w ten tabor. Nie mówię o elektrycznych czy wodorowych, ale ze świecą szukać prywatnych autobusów, które miałyby normę Euro 6. Ważne jest, żeby ten system został stworzony i żeby większy nacisk można było kłaść na wymianę taboru autobusowego poza komunikacją miejską.

Jeszcze jedna uwaga. Kolega Suchoń mówił o postulacie, żeby 10-tysięczne miasta miały połączenia kolejowe. Wiemy, że jest tzw. lista hańby, na szczęście już nie stu miast powyżej 10 tys. mieszkańców, gdzie nie ma kolei. Takiej listy nigdzie nie ma w Europie. Największe na tej liście miasto Jastrzębie-Zdrój, liczące 90 tys. mieszkańców, jest pozbawione kolei. Jednak nie fiksowałbym się w ciemno, że wszędzie musi wrócić kolej, bo w wielu przypadkach może to być nieopłacalne. Gdyby był system autobusów, które na wspólnym bilecie z mniejszych miejscowości dowoziłyby do większych, gdzie jest dworzec kolejowy, myślę że osiągnęlibyśmy dobry efekt. W wielu przypadkach odtwarzanie kolei jest zbyt drogie. Pamiętajmy, że za czasów PRL kolej pasażerską finansowaliśmy z przewozów kolejowych.

Ostatnia sprawa. Druga reforma to jest system opłat za dostęp do infrastruktury drogowej i kolejowej. Od lat mówimy, że tutaj jest nierówność. Pamiętajmy, podobnie jak inne kraje unijne, że do roku 2030 co najmniej 30% ładunków wożonych na odległość większą niż 300 km powinniśmy przerzucić na kolej. Mamy rzeki, ale nie będziemy tam przerzucać transportu, bo w okresie wakacyjnym można przejść przez rzekę niemal suchą stopą. Można powiedzieć, że kolej towarowa obraca się wokół własnej osi i niewiele pozyskuje ładunków wyprodukowanych przez gospodarkę, nie tylko dlatego, że teraz poprawiamy dostęp kolejowy do portów morskich, ale przewoźnik musi płacić niemal za każdy przejechany metr. Przewoźnik drogowy – to jest tylko niecałe 3700 km.

Wnioskowaliśmy, żeby ten system rozszerzać, bo jest duża część autostrad i dróg ekspresowych, gdzie nie ma opłat dla samochodów ciężarowych. Bardzo nas cieszy, że w poprawionej wersji KPO jest zapisane, że system poszerzy się o 1400 km, a potem automatycznie będzie się poszerzał dla samochodów ciężarowych wraz z oddawaniem kolejnych odcinków. To jest bardzo ważne, chociaż chyba nie uda się uzyskać zgody Komisji Europejskiej, żeby obniżyć opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, bo ktoś musiałby to pokryć – zarządcy infrastruktury lub budżet państwa. Niemcy do końca tego roku obniżają o 98%. Chcielibyśmy, żeby to pochodziło z KPO. Rozumiem, że to nie jest możliwe, ale obniżenie jest konieczne.

Za kilka miesięcy będziemy zgłaszali ustawę, żeby transport intermodalny, przyszłościowy, miał ustawową ulgę 50% w dostępie do infrastruktury. Świetnie, że w końcu udało się uzyskać zapisy o rozszerzeniu tego systemu, ale jeszcze bardzo ważne jest, żebyśmy urealnili stawki za dostęp do infrastruktury, bo na drogach należą one do najniższych w Unii Europejskiej i nie są zmieniane od 2011 r., a na kolei należą do jednych z najwyższych w UE i w każdym roku są zwiększane dużo powyżej inflacji.

To wszystko z mojej strony odnośnie do głównych postulatów, które zgłaszaliśmy i jak one zostały zrealizowane w wersji, która została skierowana do Komisji Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Zanim oddam głos panu ministrowi Witkowskiemu, dopowiem, że jest lista rezerwowa, bo oczywiście nie wszystkie obwodnice, które były rozpatrywane, jeśli chodzi

o fundusz, zostały wpisane do „Programu budowy 100 obwodnic". Są miasta oczekujące, więc myślę, że lista będzie uzupełniana.

Czy pan minister Witkowski chciałby zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dziękuję za te głosy. One były podnoszone wcześniej na konsultacjach i gros z nich zostało zaakceptowanych. Jak zwykle dyskusja tkwi w szczegółach i dotyczy spraw, które już się toczą. Możemy mieć inne spojrzenia na tempo prac nad tymi reformami, listami, natomiast one są w centrum zainteresowania ministerstwa i całego rządu. Podobnie jak dyskusja o intermodalności, rozwoju infrastruktury dostępowej do polskich portów, infrastruktury kolejowej, ponoszonych opłatach przez przewoźników i braku systemu e-biletu, o czym mówił pan Furgalski, gdzie niskim nakładem sił i środków można walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym. Na szczęście tzw. lista hańby jest coraz krótsza.

Panie przewodniczący, chciałbym oddać głos panu dyrektorowi Kapturzakowi z Departamentu Kolejowego i pani dyrektor Krupie z Departamentu Dróg Publicznych, ponieważ uczestniczyli w konsultacjach na tym etapie. Muszę powiedzieć, że program budowy obwodnic dróg wojewódzkich, o którym mówił pan Wójcik, był również przedmiotem rozmów Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Pan minister Weber uczestniczył w tym spotkaniu. Z tego co wiem, nic nowego się nie wydarzyło.

Czy mogę prosić o oddanie głosu pani Krupie?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Oczywiście, proszę bardzo, oddaję głos.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję. Szanowni państwo, odniosę się do kwestii związanych z drogami i pytaniami dotyczącymi programu obwodnicowego w ciągach dróg wojewódzkich.

Faktycznie, na etapie ogłoszenia informacji o programie obwodnicowym, w tym na drogach krajowych, który został już uchwalony w „Programie budowy 100 obwodnic" do 2030 r., mówiliśmy, że będzie równolegle uruchamiany i wdrażany program obwodnicowy na drogach wojewódzkich. Takie działania zostały już podjęte w zeszłym roku. W ubiegłym roku zrobiliśmy wszystkie kwestie legislacyjne. Aby zabezpieczyć środki finansowe na dofinansowanie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, musieliśmy zmienić ustawę i w Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, dawnym Funduszu Dróg Samorządowych, dodaliśmy nowy komponent, który polega na dofinansowaniu obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich. Na ten cel została zabezpieczona kwota 2 mld zł. Obwodnice będą wybierane w trybie konkursowym. Konkurs, zgodnie z ustawą, ogłasza właściwy minister do spraw transportu. Na chwilę obecną konkurs jest w trakcie realizacji. 21 kwietnia na naszej stronie internetowej pojawiła się informacja o rozpoczęciu naboru na obwodnice w ciągach dróg wojewódzkich.

Aktualnie oczekujemy na wnioski samorządów w tej sprawie. Przewidywany termin na złożenie aplikacji konkursowych to 30 dni, więc obecnie nie jesteśmy w stanie państwu powiedzieć, ile takich wniosków ostatecznie wpłynie do ministerstwa. Oczywiście na chwilę obecną kwota 2 mld zł jest niezagrożona, niezmienna, więc nie ma problemu, żeby ją rozdysponować na poszczególne samorządy. Liczymy się z tym, że wniosków może być więcej. Teraz mamy 2 mld zł. Jeżeli będzie taka potrzeba, rozważymy też wsparcie w kolejnych latach, ale na chwilę obecną chcemy się skupić na konkursie, który mamy w tym momencie. Zatem obydwie obietnice zostały spełnione na dzień dzisiejszy, zarówno w zakresie budowy 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych, jak i dofinansowania budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich.

Absolutnie potwierdzam, że „Program budowy 100 obwodnic" ma 100 tytułów na liście podstawowej, ale również ponad 50 na liście rezerwowej. Jeżeli będziemy mieli otwarcie ofert takie jak obecnie, czyli przetargi, które już ogłosiliśmy na budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych – obecnie obiecujące, wówczas z oszczędności będziemy mogli finansować pozostałe tytuły inwestycyjne. W szczególności te, które mamy na liście rezerwowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, pan Jakub Kapturzak.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Dzień dobry. Dziękuję za głos. Notowałem sobie pytania pana Furgalskiego i mam kilka punktów odniesień.

Pierwsza sprawa dotyczy zamówień z KPO na projekty infrastrukturalne. Otóż, 470 km odnosi się wyłącznie do dużych, zidentyfikowanych projektów, na które planujemy wydać ponad 6,8 mld zł, natomiast całość alokacji na projekty wynosi prawie 10,5 mld zł. Pozostała kwota będzie wydana na projekty dotyczące kwestii cyfryzacji transportu kolejowego – zdalne kierowanie posterunkami, modernizacja przejazdów drogowo-kolejowych oraz system dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych stacjach. W związku z tym będzie bardzo różny zakres projektów zlecanych do realizacji. Głównym kryterium wyboru projektów była dojrzałość, ponieważ wszystkie projekty muszą być rozliczone do końca 2026 r.

Jeśli chodzi o kwestię podziału środków na projekty taborowe, mamy do czynienia z nieporozumieniem. Od początku zakładaliśmy równy podział środków na projekty taborowe realizowane przez Intercity i przez koleje obsługujące przewozy wojewódzkie. Natomiast, jak wszyscy dobrze wiedzą, jesteśmy organizatorem przejazdów dalekobieżnych, w związku z tym, po podpisaniu umowy 31 grudnia ubiegłego roku, znamy doskonale zamiary inwestycyjne Intercity, ponieważ wszystkie projekty zakładane do realizacji są ujęte w planie finansowym naszej umowy. W związku z tym mogliśmy od razu zidentyfikować konkretny projekt i napisać, co chcemy kupić. To też jest najbardziej zaawansowany projekt Intercity, który gwarantuje realizację do 2026 r., dlatego napisaliśmy o 28 pociągach typu push-pull. To są dwupiętrowe pociągi, osiągające prędkość do 200 km/h, 45 lokomotyw plus rezerwa.

Natomiast nigdy nie zakładaliśmy, że zrealizujemy sto procent kosztu z KPO. Trudno napisać wszystko o projekcie, który potem będzie przedmiotem przetargu. W związku z tym napisaliśmy to, czego wymagała Komisja Europejska, żeby było wiadomo, co chcemy zrealizować. Natomiast trudno było założyć, jakie konkretne projekty zrealizują samorządy wojewódzkie, które są organizatorami w zakresie transportu wojewódzkiego, dlatego zakładamy, że ich część zostanie rozdysponowana poprzez otwarty konkurs. Głównym kryterium będzie zaawansowanie projektu, a projekt będzie polegał na finansowaniu zakupu wyłącznie nowych EZT, oczywiście wyposażonych w ERTMS. Komisja bardzo mocno kilkakrotnie podkreślała tę kwestię.

Jeśli chodzi o transport intermodalny, oczywiście potwierdzamy, że u następcy POIŚ, czyli w FEnIKS, także ma być transport intermodalny, dlatego koniec końców została ujęta niezbyt imponująca kwota wsparcia w ramach KPO. Nie ukrywam, że w KPO chcieliśmy skupić się na infrastrukturze, dedykując tabor do FEnIKS, ale były postulaty środowiska, więc jest również możliwość realizacji taboru. Część intermodalna również będzie przedmiotem konkursu.

Jeśli chodzi o reformy, z treści KPO wyraźnie wynika konieczność systemowej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Prace w tym zakresie są prowadzone w ministerstwie, nawet toczą się dość intensywne rozmowy pomiędzy departamentami. Jeśli chodzi o umowę o dofinansowanie kosztów utrzymania remontów infrastruktury, po pierwsze, chcę powiedzieć, że od wielu lat jest 25% ulga intermodalna. Ponadto, nie jest prawdą, że podnosimy opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. One są zamrożone od kilku lat. Jak pan powiedział, rzeczywiście Komisja Europejska wykluczyła możliwość finansowania z KPO obniżki, nawet czasowej, opłaty za korzystanie z linii kolejowych. Przygotowaliśmy w tym zakresie reformę i przepisy, które mają być przyjęte, aby taka możliwość była szybko wdrażana, oczywiście poza limitem KPO.

Ostatnia kwestia. Również w KPO jest limit na projekt dotyczący budowy nowego otwartego systemu IT, który umożliwi nam nie tylko wdrożenie wspólnego biletu w formie cyfrowej, ale założeniem jest, aby nowy cyfrowy bilet był otwarty dla użytkowników w całej Unii Europejskiej, aby jednocześnie uzyskać dodatkową synergię z prowadzo-

nymi pracami w Komisji Europejskiej w ramach projektu Trans Europe Express 2.0. To pokrótce wszystko, jeśli chodzi o kolej w KPO. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Jeszcze o głos w ramach sprostowania prosił pan Adrian Furgalski. Proszę bardzo.

Przewodniczący zarządu RBF Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Nie chcę być źle zrozumiany. Nie mówiłem, że w ubiegłym roku czy dwa lata temu opłaty pobierane przez PLK wzrastały, tylko pokazywałem, że od 2011 r. Wtedy wdrożono system opłat na drogach i wprowadzono stawki w zależności od samochodu ciężarowego. I te stawki są niezmienne od 2011 r. Niestety, jeśli chodzi o kolej, od 2011 r. do chwili obecnej mieliśmy podwyżki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Jeszcze Mirosław Suchoń, proszę uprzejmie, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jeśli dobrze zrozumiałem, panie przewodniczący, pan minister Witkowski mówił, że jednak jakieś informacje zostały przesłane przed posiedzeniem. Nie? Bardzo proszę o ustosunkowanie się, bo zrozumiałem pana ministra, że informacje były przekazane. Natomiast mam też prośbę do pana ministra Budy, dotyczącą pytania, które zadałem, o wnioski z „Zielonej, inteligentnej mobilności", które zostały odrzucone. Poproszę o przesłanie na piśmie informacji dotyczącej efektów w zakresie procesu konsultacji.

Jeszcze jedno zdanie do szanownego kolegi prezesa Furgalskiego. Rzeczywiście, kwestia transportu kolejowego jest ważna. Zapewniam, że kiedy Polska 2050 mówi, że potrzebujemy szerszego dostępu do transportu kolejowego w miejscowościach powyżej 10 tys. mieszkańców, to jest to nasze silne wskazanie w tym temacie i powinniśmy dążyć do doskonałości w tym względzie. Natomiast mam poczucie, że w ostatnich 30 latach zafiksowaliśmy się trochę jako społeczeństwo na szukaniu zysku tam, gdzie nie należy go szukać. Oczywiście kwestia efektywności ekonomicznej jest niezwykle ważna, natomiast musi być rozpatrywana w całości życia gospodarczego i społecznego. Z tego punktu widzenia silne wsparcie w likwidacji białych plam kolejowych, również z wykorzystaniem transportu szynowego, musi być priorytetem. Między nami nie ma sporu co do tej kwestii, a wręcz przeciwnie, jest zgoda. Myślę, że będziemy współpracować w tym kierunku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Będziemy powoli zmierzali do końca. Czy pan minister Witkowski chce jeszcze zabrać głos? Nie. Czy przedstawiciel Ministerstwa Klimatu i Środowiska chce zabrać głos? Proszę uprzejmie.

Zastępca dyrektora Departamentu Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska Marcin Janiak:

Nazywam się Marcin Janiak i odpowiadam za kwestie związane z przygotowaniem „Krajowego planu odbudowy" w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Panie przewodniczący, szanowni państwo, krótko odniosę się do kwestii dotyczących komponentu E związanego z zielonym transportem. Odpowiadamy za komponenty E.1.1.1 i E.1.1.2. Chcę odnieść się do kwestii, o których mówił pan Marek Wójcik, odnośnie do sposobu dystrybucji środków w ramach KPO.

Często pojawiały się uwagi w ramach konsultacji, że było poczucie braku informacji po stronie społecznej, jak te środki będą dystrybuowane. Chcę uspokoić, że planujemy wykorzystać sprawdzone podmioty i ścieżki dystrybucji tych środków, np. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który ma ogromne doświadczenie i bardzo duże kompetencje w zakresie wykorzystywania środków unijnych w ramach kilku perspektyw finansowych. Dzięki takiemu wykorzystaniu funduszu mamy pewność, że te środki będą wykorzystane w sposób właściwy i zgodny z prawem.

Odnosząc się jeszcze do uwagi zgłoszonej przez pana prezesa Furgalskiego, dotyczącej objęcia finansowaniem pojazdów kołowych zeroemisyjnych z KPO, skupiliśmy się w ramach komponentu E.1.1.2 na wymianie transportu miejskiego i podmiejskiego na zeroemisyjny i niskoemisyjny. Odnośnie do finansowania innych samochodów, busów czy samochodów prywatnych, bo takie uwagi również pojawiły się w ramach „Krajowego planu odbudowy", chcę krótko wskazać, że pomimo tak dużych środków, które są zaplanowane w ramach KPO do wykorzystania przez Polskę, one są mocno ograniczone względem potrzeb, więc musimy tutaj dokonać priorytetyzacji i rozdziału pomiędzy różne źródła finansowania.

Oprócz KPO, czyli instrumentu na rzecz odbudowy i wzmocnienia odporności, mamy również program operacyjny „Infrastruktura i środowisko", a raczej kontynuatora tego programu, czyli FEnIKS, o którym wspominał pan minister Buda. Mamy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, Fundusz Modernizacyjny. Moglibyśmy jeszcze trochę dodawać tych źródeł finansowania.

Odnosząc się do samochodów prywatnych, teraz w ramach Ministerstwa Klimatu i Środowiska procedujemy nad prenotyfikacją w celu uzyskania pewności prawnej w zakresie pomocy publicznej, aby móc ogłosić również program dla odbiorców indywidualnych.

Wracając jeszcze do wypowiedzi pana Marka Wójcika, odnośnie do finansowania transportu zeroemisyjnego miejskiego, zdajemy sobie sprawę, że potrzeby są bardzo duże i środki, pomimo że znaczące w ramach KPO, mogą nie być wystarczające. Planujemy też komplementarnie wykorzystywać środki z innych programów, o których wspominaliśmy, jak FEnIKS czy inne. To też jest jeden z priorytetów Ministerstwa Klimatu i Środowiska, czyli kwestie związane nie tylko z transformacją naszej gospodarki w kierunku mniej energochłonnej, ale również związane z poprawą zdrowia publicznego. Dziękuję, to wszystko z naszej strony.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia obydwu Komisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji. Jednocześnie informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu.